SPORT WODNY



2-gi ZESZYT ZA KWIECIEŃ

ROK XV 1939 Nr 6

CENA EGZEMPLARZA 90 gr.

POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI
Warszawa, Nowogrodzka 4 m. 21

KOMUNIKAT

Zarząd Polskiego Związku Żeglarskiego zawiadamia, że dnia 29 kwietnia br. o godz. 17-ej odbędzie się w sali konferencyjnej Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i P. W., W-wa ul. Myśliwiecka 3/5 Zwyczajne Walne Zgromadzenie Polskiego Związku Żeglarskiego.

Porządek dzienny:

1. Zagajenie,
2. Wybór Prezydium,
3. Stwierdzenie pełnomocnictw, upoważnionych do głosowania,
4. Odczytanie protokułu II Walnego Zgromadzenia (XIII z rzędu) z dnia 30 kwietnia 1938 roku.
5. Sprawozdanie Zarządu za rok 1938,
6. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej i jej wnioski,
7. Zatwierdzenie preliminarza budżetowego,
8. Uzupełniające wybory do Zarządu,
9. Wnioski Zarządu w sprawie zmiany Statutu oraz wnioski członków i wolne wnioski.

Sprawozdanie ogólne, finansowe i preliminarz budżetowy zostaną nadesłane dodatkowo w najbliższych dniach.

Zniżki kolejowe na przyjazd do Warszawy mogą być na zapotrzebowanie klubów i organizacyj związkowych po złożeniu zapotrzebowania wydane w dowolnej ilości. W zapotrzebowaniu należy wymienić imię i nazwisko, datę urodzenia, stosunek do służby wojskowej i miejsce zamieszkania dołączając jedną fotografię względnie posiadaną już legitymację obowiązującą do zniżek kolejowych.

Za Zarząd P.Z.Ż.

Sekretarz Generalny P.Z.Ż. — Prezes P.Z.Ż.

(—) Jerzy Lisicki — *(—) W. Kiliński płk. dypl.*

POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI
Warszawa, Nowogrodzka 4 m. 21

KOMUNIKAT

Podaje się do wiadomości zrzeszonych klubów i organizacyj w P.Z.Ż. kalendarzyk regatowy na sezon 1939:

Regaty śródlądowe.

1. 18—25 czerwca br. regaty długodystansowe Warszawa—Modlin urządzane przez Oficerski Yacht-Klub R. P.

2. 29 czerwca regaty na jeziorze Kiekrz urządzane przez Wielkopolski Yacht-Klub — Poznań.

3. 4—7 sierpnia br. Mistrzostwa Polski na olimpijkach na jeziorze Necko — Augustów.

4. 7—11 sierpnia br. Europejskie Mistrzostwa na olimpijkach urządza na zlecenie Polskiego Związku Żeglarskiego Yacht Klub Polski.

5. 11—15 sierpnia br. regaty związkowe Tygodnia Augustowskiego na jeziorze Krechowieckim organizują Yacht-Klub Polski i Oficerski Yacht-Klub R. P.

6. 17 września br. Yacht-Klub Polski i Sekcja Żegl. P. P. W. regaty na Wiśle.

7. 1 października br. regaty związkowe Yacht-Klub A.Z.S., W.T.W. i „Wisła".

8. W terminie dowolnym regaty propagandowe urządzane przez Toruński Klub Żeglarski na trasie Toruń—Fordon, względnie Brdyujście.

Regaty morskie, organizowane przez Yacht-Klub Polski (oddział morski) i O. Y. K. R. P. (oddział morski)

14 maja br. regaty zatokowe wewnętrzne.

28 maja br. regaty Gdynia—Władysławowo.

28 maja br. regaty zatokowe dla jachtów 6 m. R. i Star.

18 czerwca regaty zatokowe wewnętrzne dla uczestników Round-Gotland.

1 lipca br. start do regat dojazdowych Gdynia—Visby, z udziałem jachtów gdańskich.

7 lipca br. start do regat międzynarodowych Round-Gotland.

16 lipca br. powrót do Gdyni jachtów biorących udział w regatach Round-Gotland.

27.VIII—1.VIII br. tydzień sopocki.

13.VIII inauguracyjne regaty kąpieliska Orłowo.

20.VIII. regaty zatokowe juniorów.

27.VIII regaty zatokowe zamknięcia sezonu regatowego.

Regaty międzynarodowe

17—24 czerwca Kieler-Woche.

27 czerwca 2 lipca Travemünder Woche.

20—26 sierpnia Weltmeisterschaft der Starboote — Kieler Föhrde.

1—10.IX Mistrzostwa Europejskie na jachtach 22 mtr. Rennjollen na jeziorze Balaton, organizowane przez Magyar Vittorlas Yacht Szövetseg.

Ponadto nadmienia się, że Zarząd P.Z.Ż. przy przydzielaniu terminów na związkowe regaty śródlądowe przyjął zasadę przyznawania jednego terminu regatowego, a to z uwagi na dużą ilość klubów urządzających regaty. Terminy zapasowe w sezonie bieżącym przydzielane nie będą, aby umożliwić klubom prowadzenie innych prac żeglarskich. Dla tejże zasady wprowadza się również łączenie regat związkowych przez kilka klubów w jednym terminie. Gdy z powodu warunków atmosferycznych regaty nie odbędą się, zostaną one przeniesione na rok przyszły z tym, że pierwszeństwo w wyborze terminów posiadać będzie klub, regaty którego do skutku nie doszły. Wypadku sprzyjających warunków atmosferycznych drugi termin regat może być przydzielony w sezonie bieżącym. Tryb podany wyżej przyjęty został jako zasada przy obsadzaniu regat związkowych na przyszłość.

Za Zarząd P.Z.Ż.

Sekretarz Generalny P.Z.Ż. — W. Prezes P.Z.Ż.

(—) Jerzy Lisicki — *(—) C, Petelenz kmdr.*

Różne

Otwarcie sezonu kajakowego

W dniu 3 maja Okręg warszawski otwiera sezon kajakowy regatami międzyklubowymi na Wiśle.

Regaty kajakowe urządzą Oddział Wodny Zw. Strzeleckiego im. adm. Sierpinka.

Program regat obejmuje pięć biegów. Dwa biegi na dystansie 5 km. dla jedynek i dwujek regatowych panów dwa biegi na dystansie 1000 mtr. dla jedynek i dwujek panów, oraz jeden bieg pań jedynek na dystansie 600 mtr.

Start biegu pierwszego nastąpi o godz. 10.30. Zbiórka zawodników o godz. 9.30 na przystani Oddziału Wodnego Z. S. w Warszawie.

•

W dniu 7 maja odbędą się międzyklubowe regaty kajakowe organizowane przez Z.U.A.W. Ponieważ w dniu tym odbędzie się uroczyste podniesienie bander w klubach wioślarskich, wobec tego regaty te odbędą się o programie skróconym. Biegi odbędą się na dystansie 1000 mtr. dla panów na jedynkach i dwujkach oraz bieg pań na dystansie 600 m.

ROK 15 WARSZAWA, KWIECIEŃ 1939 R. № 6

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

ŚLUBUJEMY!!

We wtorek dnia 16 maja w Warszawie, Katowicach, Toruniu, Poznaniu, Łodzi, Wilnie, Krakowie i Lwowie członkowie kadry Olimpijskiej złożą rotę ślubowania:

„Świadom celu, odpowiedzialności i obowiązków wstępuję do Kadry Olimpijskiej z wiarą w swe siły i zaufaniem do jej kierownictwa, zaręczając słowem honoru robrego Polaka, i wzorowego sportowca, że poddaję się regulaminom wydanym przez Polski Komitet Olimpijski, wykonam wszelkie polecenia kierowników i zastosuję się do zarządzeń, dotyczących zaprawy sportowej, trybu życia i rycerskiego postępowania, czynić to będę z pełnym zapałem i ofiarnie, aby dostąpić zaszczytu reprezentowania barw Najjaśniejszej Rzeczypospolitej na Igrzyskach Olimpijskich i spełnić swoją powinność w walce o palmę pierwszeństwa, jako amator-sportowiec, przynosząc chlubę polskiemu sportowi wynikiem i zachowaniem“.

Członkowie Kadry Olimpijskiej do apelu!!!

Kadra pływacka: Heindrych, Jendrysek, Marchlewski, Kunzelman, Dawidowiczówna, Kratochwilówna.

Kadra wioślarska: Verey, Kuryłowicz, Manitius, Kepel, Dondojewski, Parzysz, Czarkowski, Chudziński.

Kadra kajakowa: Sobieraj. Błaszczakiewicz, Witt, Jaworski, Hadamicki, Wichary, Homel.

„ZWYCIĘSTWO OLIMPIJSKIE — AMBICJĄ KAŻDEGO POLAKA“.

Ponure refleksje na wesoło

Przed kilku dniami wpadło mi w ręce ciekawe ogłoszenie. Mało powiedzieć ciekawe, poprostu fenomenalne. I gdyby nie to, że zostało ono napisane w poważnym celu, a utrzymane w ściśle rzeczowym tonie, oraz że mimo woli autor porusza bardzo ponury temat, nadawałoby się do zamieszczenia w całości w jakimś kąciku żeglarskiego humoru. Niestety ze zrozumiałych względów nie mogę go cytować dosłownie — a szkoda, bo warto! — ponieważ jednak pokusa jest zbyt wielka, opowiem jego treść, jak to mówią, własnymi słowami.

Otóż jest w Polsce ktoś, kto ma do sprzedania jacht żaglowy. Długość tego jachtu wynosi równo 9 metrów, zanurzenie coś około metra, a wysokość burty nadwodnej wraz z nadbudówką na pokładzie przeszło 3 metry. Ta obiecująca całość liczy sobie zaledwie półtorej tonny wyporności i dźwiga ożaglenie o powierzchni nieco więcej ponad 30 m^2.

Typ jachtu: sportowy, pełnomorski, przeznaczony do dalekich rejsów katamaran. Dosłownie, pełnomorski katamaran — tak twierdzi autor.

Sprzedawca, zapewne jednocześnie konstruktor i budowniczy, nie poprzestaje wszakże na podaniu suchej charakterystyki swego towaru, próbuje skusić amatora bardziej atrakcyjnymi szczegółami. Najpierw tedy stara się połaskotać drzemiącego podobno w każdym z nas demona szybkości i niewinnie informuje, że jego jacht żegluje tylko trochę wolniej od przeciętnego kontrtorpedowca starszego typu, rozwija bowiem średnią szybkość 30 węzłów — „według obliczeń teoretycznych".

Po tym zachwala, że ów chyży katamaran posiada dwa specjalnie wbudowane „luki żywnościowe" mieszczące w sumie tonnę jadła i napitków oraz dwa zbiorniki na słodką wodę pojemności 200 litrów. Mamy zatem jacht o wyporności 1500 kg zabierający w podróż 1200 kg samej żywności, czyli innymi słowy, cały kadłub, takielunek i załoga wraz ze wszystkimi larami i penatami waży, jak to nie trudno wyliczyć, zaledwie 300 kg. A załoga jak na taki oryginalny jacht nie jest zbyt liczna — wszystkiego cztery osoby, ale za to rozmieszczone na noc nader familijnie: na dwóch dwuosobowych kojach tkwiących w kabinie, w której można „wygodnie posiedzieć". Aby zaś ewentualnego nabywcę olśnić i do reszty przekonać, właściciel z dumą dodaje, że jego jacht żaglowy posiada ... maszt. Tak jest, aż maszt. — Całość do nabycia za niespełna 2000 złotych.



Fragment regat

Tyle mówi to ogłoszenie. Jest ono zupełnie na serio opisaną ofertą i podając jego treść nie koloryzowałem ani trochę.

Swoją drogą szkoda, że do owego ogłoszenia nie dołączono fotografii. Byłaby to naprawdę wielka rozkosz zobaczyć ten pełnomorski katamaran, te dwie podłużne, dziewięciometrowe skrzynie związane pokładem, na którym pod wspaniałym masztem, w cieniu trzydziestometrowego żagla, wznosi się parterowy domek, domek w którym można „wygodnie posiedzieć". Jeszcze większej rozkoszy mógłby dostarczyć chyba tylko widok ścigłego statku mknącego przez wzburzone flukty Bałtyku z szybkością pociągu pośpiesznego (według „obliczeń teoretycznych").

Ale żart na bok. Sprawa, jeśli pominąć jej powierzchowne humorystyczne zabarwienie posiada znacznie głębsze znaczenie. Wystarczy bowiem opanować śmiech, by odrazu zrodziły się ponure refleksje. Skąd u licha biorą się u nas ludzie, którzy uroili sobie, że w żeglarstwie od czasów conajmniej legendarnego faraona Menesa nic się właściwie nie dzieje. Na jakich podstawach przyszli do przekonania, że całe pokolenia żeglarzy i konstruktorów czekali tylko na nich, by wiedzeni genialnym błyskiem myśli stworzyli cudo. I to nie na drodze jakichś żmudnych dociekań teoretycznych i prób, lecz poprostu za pomocą czegoś w rodzaju prostej, a sławnej manipulacji Kolumba z jajem.

Można się ostatecznie pogodzić z faktem istnienia optymistów wybierających się na podbój Atlantyku w beczce, podobnie jak nie krzywdzimy amatorów bicia rekordów w możliwie długim siedzeniu na szczycie wysokiego słupa. Im zależy wyłącznie na oczarowaniu naiwnej gawiedzi, ale tutaj jest coś innego. Przecież ów ktoś jest najwyraźniej gorącym entuzjastą żeglarstwa. Więcej — przedsiębiorczym i czynnym entuzjastą, należy więc żałować, że zapał jego i praca poszły na marne. Zapewne marzyły mu się dalekie rejsy, odległe kraje, obce porty; może kusiły go nawet miraże koralowych wysp. Budował tedy pełnomorski jacht. Budował i wyrzucał pieniądze. A musiał ich wydać sporo jeśli dziś chce odsprzedać swój jacht i swoje pragnienia aż za cenę dwóch tysięcy.

Lecz najgorsze w tej całej historii jest to, że przytoczony fakt nie jest wcale odosobniony i że w nieco mniej jaskrawej formie można go napotkać dosyć często. Dotychczas przebłyski nagłego natchnienia realizowano naogół wyłącznie w dziedzinie śródlądowej, bo tam mniej kosztowały. Tym razem mamy bodajże pierwszą większą próbę wypłynięcia na szerze wody konstrukcji jachtów morskich. Drugim takim przykładem będzie, po wykończeniu budowany, obecnie w Warszawie mały jacht morski. Konstruktor jego nie szukał upustu dla swej wynalazczości w dziedzinie kształtów, gdyż te skopiował z uczciwego jachtu. Ograniczył się jedynie do zastąpienia poszycia klepkowego trzymilimetrową dyktą. Zamiast balastu dał dużą rurę zrobioną z cienkiej blachy cynkowej, którą — jak twierdzą złośliwi — zamierza wypełnić... wodą, rozwiązując w ten sposób problem wynalezienia taniego i łatwego w użyciu materiału balastowego.

Przykładów podobnych możnaby mnożyć bardzo wiele. Niemal każdy ze starszych żeglarzy mógłby coś na ten temat powiedzieć. Wystarczy porozmawiać z którymś z członków zarządu P.Z.Ż., by nasłuchać się o różnych fantastach, którzy naprzykład zamierzali „pełnomorskimi" jachtami spływać Prutem do Morza Czarnego (zdumiewające jak to słowo „pełnomorski" fascynuje ludzi). Byli nawet tacy,

którzy dopytywali się czy P.Z.Ż. niema planów małego jachtu zdolnego pomieścić duże osobowe auto i to koniecznie pod pokładem.

O jachtach śródlądowych nie warto wogóle mówić. W samej Warszawie dałoby się naliczyć chyba ze dwa dziesiątki fantastycznych pudeł spod ciemnej gwiazdy. A już prym pod tym względem dzierży niewątpliwie prowincja. Jeśli nie ilościowo to na pewno jakościowo, gdyż tam nie ma nawet porządnych wzorów wpływających hamująco na fantazję domorosłych konstruktorów i wynalazców.

Wszystko to razem jest bez wątpienia wielką stratą dla żeglarstwa. Każdy taki niefortunny eksperyment prowadzi niechybnie do straty pieniędzy, zmarnowania pracy i czasu, zawiedzionych nadziei. Sport żeglarski traci zaś bardzo często nowego żeglarza, przeważnie wartościowego człowieka. Podjęcie się budowy jachtu i doprowadzenie jej do końca nie jest fraszką. Pierwsza lepsza trudność techniczna, która od fachowca wymaga tylko zastosowania odpowiedniego narzędzia lub sięgnięcia do zapasu doświadczeń, dla amatora urasta do rozmiarów problemu wymagającego doraźnej improwizacji. Ileż wytrwałości, silnej woli, ileż wreszcie samozaparcia wymaga zebranie kapitału, pokonanie licznych trudności i ukończenia pracy wykonywanej dorywczo częstokroć najprymitywniejszymi narzędziami. Po tym dopiero okazuje się, że trud poszedł na marne. W rezultacie rozczarowanie, dmuchanie na zimne po sparzeniu się na gorącym, czyli radykalne wybicie sobie z głowy marzeń o żeglowaniu. A szkoda, bo jeśli ktoś wytrwale przez to wszystko przebrnął, to jest niewątpliwie człowiekiem z charakterem i byłby doskonałym żeglarzem; a gdyby postępował rozsądniej, to żeglarzem na własnym jachcie. Ale jak temu zaradzić? W tym sęk, że niema sposobu. W tej chwili może gdzieś, ktoś zabiera się do realizowania t. zw. własnego pomysłu, jak do niego trafić, by mu wyklarować, że ma tylko jedną racjonalną drogę: zebrawszy potrzebne pieniądze udać się najpierw po radę do P.Z.Ż.-tu, potem po rozum do głowy, a dopiero na końcu po materiał budowlany do składu.

Najzabawniejsze jest jednak to, że ci wszyscy samorzutni entuzjaści sportu żeglarskiego drogę tę doskonale znają i niemal wszyscy przez te trzy etapy przechodzą. Niestety... w odwrotnym porządku.

Bogusław Kaliński

Piłka wodna w szkołach węgierskich

Jest rzeczą powszechnie znaną, że piłka wodna której poziom u nas jest bardzo niski, na Węgrzech jest sportem narodowym. Bardzo ciekawym może być fakt w jaki sposób Węgrzy zdołali odnaleźć w sobie tyle zdolności do uprawiania tej trudnej gry, która najbardziej przyczynia się do oswojenia z wodą i w jaki sposób doszli do tej prawdziwie kuglarskiej doskonałości.

Piłka wodna w ich wykonaniu jest mimo swego ostrego charakteru miłą dla oka i pozbawiona tej brutalności, jaką się widuje w naszych drużynach. Trening jest bardzo prosty i jeśli daje wyniki to dlatego, że jest stosowany od wielu lat. Będąc obecnie w Budapeszcie byłem świadkiem bardzo ciekawej i chyba jedynej w świecie imprezy, która jest bardzo wartościową nie tyle ze względu na wyniki, styl, lub formę graczy, lecz z powodu swego charakteru, który czyni ją ośrodkiem zainteresowania młodych entuzjastów wody i stanowi dobre podłoże do wyhodowania przyszłych asów tego sportu.

Corocznie w czasie od stycznia do lutego, w każdym z okręgów posiadających kryte pływalnie, odbywa się turniej piłki wodnej dla drużyn szkół średnich. W Budapeszcie do turnieju takiego zgłosiły się 24 drużyny, które pod okiem swoich profesorów rozegrały w czterech grupach turniej eliminacyjny. Z tego to turnieju wyłoniło się osiem drużyn.

Drużyny te tworzą I klasę, która rozgrywa między sobą w jednej kolejce mecze o nagrodę miasta Budapesztu. Pozostałe drużyny grają w drugiej klasie.

Mecze odbywają się na pływalni Narodowej na wyspie św. Małgorzaty pod egidą Związku Pływackiego przy wybitnym współudziale nauczycieli W. F. Meczom przypatruje się wiele setek młodzieży, której zapał i entuzjazm można podziwiać. Czegoś podobnego nie widuje się u nas nawet chyba na meczach międzypaństwowych.

Poziom drużyn mimo młodego wieku uczestników jest wysoki i wyrównany i jeśli któraś drużyna wygrywa to z nieznacznym stosunkiem bramek.

Zwraca uwagę bardzo poprawne opanowanie crawla i zasad gry w piłkę. Sędziami meczów są przeważnie nauczyciele W. F. Mistrzowska drużyna Budapesztu rozgrywa mecz z mistrzowską drużyną Seget, lub innego okręgu, powstałą w podobny sposób. Z drużyn mistrzowskich okręgów wyło-



Aby szybciej — piłka na nosku



Koszykówka wodna — zaprawą waterpolową

niona zostaje reprezentacja szkół średnich Węgier, która corocznie wyjeżdża na zawody za granicę i przed dwoma laty gościła u nas, a w obecnym sezonie wyjeżdża do Niemiec spełniając znakomicie nie tylko znaczenie propagandowe, ale i przyczyniając się poważnie do nabrania rutyny dla przeszłych reprezentantów Węgier.

Te szkolne mistrzostwa piłki wodnej najlepiej świadczą jaką wagę mają u naszych sąsiadów zwycięskie mecze ich reprezentacji, w jaki sposób dbają aby tradycja dwukrotnych zwycięzców olimpijskich nie zaginęła.

Jabłoński Tadeusz

Problem wagi przy wiosławaniu

Na marcowym Sejmiku PZTW pojawił się wniosek poznański o podwyższeniu wagi wioślarzy w biegach czwórek lekkich. Wniosek ten był motywowany tym, że w naszych klubach trudno nieraz znaleźć pełną czwórkę wioślarzy lżejszych, a wzamian za to trafia się znowu jeden wioślarz, który ważąc 70 kg. nie należy ani do kategorii lekkiej, ani też nie posiada walorów na wioślarza w biegach głównych. W ten sposób — jak twierdzą działacze poznańscy — wielu wioślarzy odpada od treningu, zniechęca się i ubywa z szeregów czynnych zawodników. Argumentem przemawiającym za wprowadzeniem zmiany regulaminu miało być i to, że Niemcy ostatnio również wprowadzili tego rodzaju zmianę do swoich przepisów regatowych.

Zbiegiem okoliczności niemiecki „Wassersport" poruszył sprawę wagi u wioślarzy, zamieszczając bardzo ciekawy artykuł trenera Piotra Hacha z Drezna, który występuje z bardzo oryginalnym wnioskiem organizowania biegów z wyrównaniem wagi wioślarzy. Teoria ta jest tak ciekawą, że warto się z nią bliżej zapoznać, tem więcej, że odpowiada ona obecnym nastrojom w naszym wioślarstwie.

Problem wagi u wioślarza jest tym ważniejszy, niż np. u lekkoatlety, że podczas gdy biegacz ma do dźwigania tylko własny ciężar — wioślarz musi brać pod uwagę ciężar łodzi i sternika. Stosunek wagi tego martwego ciężaru, t. j. łodzi i sternika w stosunku do 1 kg. wagi czynnego wioślarza wypada rozmaicie. Stosunkowo najlepiej przedstawia się on w czwórce bez sternika, gdzie wyraża się cyfra ok. 4.13, a najgorzej w dwójce ze sternikiem, gdzie stousnek ten spada do cyfry ok. 1.82. Ale rzecz prosta wartość ta nie jest stała, gdyż jest zależna od wagi wioślarza. Jasnem jest przytym, że im mniejsza waga wioślarzy — tym stosunek ten będzie mniej korzystnym. Osada lżejsza ma większą pracę do wykonania, niż cięższa i przy równym stosunku sił i techniki osada cięższa musi wygrać, bo będzie szybszą.

Aby zaradzić tej niesprawiedliwości, zresztą mimowolnej i przez nikogo niezawinionej, wprowadzono biegi czwórek wagi lekkiej, w Ameryce nawet i biegi jedynek wagi lekkiej, gdzie dopuszcza się wioślarzy tylko poniżej pewnego maksimum wagi. Ale przecież jasnym jest, że mamy wiele osad, które ważą niewiele więcej, niż 260 kg, a trafiają się osady w czwórkach, które ważą i ponad 320 kg. A zatym różnica jest olbrzymia, a mimo to osady te muszą startować w jednej klasie. Tym się tłomaczy fakt, że osady mistrzowskie są coraz cięższe, gdyż kluby dawno tę prawdę zrozumiały i dążą do ustalenia składu osady mistrzowskiej możliwie o największej wadze.

Porównanie wagi naszych osad mistrzowskich w biegach czwórek i ósemek za lata 1925—1938 jest w tym zakresie bardzo instruktywne. Tak więc w r. 1925 mistrzostwo zdobywa osada względnie ciężka, bo ważąca 291 kg (AZS Warszawa). Drugą jest osada jeszcze cięższa, bo ważąca 292 kg (Koło Wioślarzy Warsz.). Ósemki wygrywa osada AZS Warszawa ważąca 577 kg, ale druga w biegu — osada Trytonu — waży tylko 541 kg.

Rekord lekkości posiada osada BTW, zdobywająca mistrzostwo czwórek w r. 1926. Waży ona tylko 265 kg, a więc o 5 kg więcej niż limit wagi lekkiej. Mistrzowska ósemka AZS Warszawa waży 576 kg, ale druga w tym biegu osada BTW już tylko 526 kg. Dalszy rozwój tej sprawy przedstawia nam następująca tabela:

rok	czwórki	przeciętna	ósemki	przeciętna
1927	267	66.7	614	76.7
1928	278	69.5	577	72.1
1929	285	71.2	574	71.7
1930	301	75.2	586	73.2
1931	295	73.7	567	70.8
1932	293	73.2	596	74.5
1933	328	82	585	73.1
1934	307	76.7	609	76.1
1935	316	79	612	76.5
1936	320	80	630	78.7
1937	326	81.5	613	76.6
1938	307	76.7	604	75.5

Z tabeli tej widzimy, że najcięższą osadą mistrzowską w czwórkach była osada WTW w r. 1933. Ale jest to przecież osada, która zdobyła trzecie miejsce na regatach olimpijskich w Los Angeles. Była to bodaj nasza najlepsza osada na czwórce w ostatnich latach. Międzynarodowego miernika ósemki już nie mamy, gdyż nasze ósemki znacznie rzadziej startowały zagranicą.

Tabela ta wykazuje nam jednak niedwuznacznie, że ciężar osad mistrzowskich wzrasta niemal z każdym rokiem i dzisiaj nie do pomyślenia jest fakt, aby na czwórce zdobyła mistrzostwo osada poniżej 300 kg wagi, jak nie do pomyślenia jest zdobycie mistrzostwa przez ósemkę o wadze poniżej 600 kg. Takie wypadki mogły się trafiać przed laty, kiedy poziom techniki wiosłowania stał o wiele niżej, niż dzisiaj.

Musimy jednak zaznaczyć, że ten stosunek wagi do wyników jest coraz lepszym w miarę zmniejszania się osady, a zatym już na dwójce mamy większe możliwości dla lekkich wioślarzy, a największe bodaj mamy na jedynce, gdzie trafiają się nieraz zwycięstwa bardzo lekkich wioślarzy nad bardzo ciężkimi. Tego rodzaju przykładem był poniekąd autor niniejszego artykułu, który w czasach swej szczytowej formy regatowej (lata 1926—1930) ważył w granicach 59—62 kg, a mimo to zwyciężał o wiele od siebie cięższych wioślarzy. Jeszcze lepszym przykładem jest najnowsza gwiazda skulerska Ameryki Burk, który przy wadze 6 kg nietylko wygrał Diamond Sculls w Henley, ale także ustanowił rekord toru, niepobity od kilkudziesięciu lat.

Trener Hach wyposaża swój artykuł w szereg szczegółów matematycznych, które mają potwierdzić słuszność jego teorii. Szczegóły te pomijamy narazie, jako nieistotne i dochodzimy do kwintesencji. Hach stawia zatym wniosek, aby rozpisać biegi, narazie tylko, czwórek z wyrównaniem wagi, przyczym wyrównanie obliczało by się w stosunku 2 kg dodania balstu sternikowi na każde 2 kg większej wagi osady, przyczym jako zasadę przyjmuje się, że sternik



Praktyczny basen wioślarski Uniwersytetu w Columbii

waży także wg. ustalonych norm. Dla dalszego jeszcze ułatwienia proponuje Hach urządzenie dwóch biegów, a mianowicie jednego, gdzie waga minimalna wynosiła by 260 kg i drugiego, gdzie ta waga oznaczona była by na 290 kg. W tej drugiej grupie dodawało by się po 0.90 kg na każde 2 kg przyrostu wagi osady. Aby jednak zrównoważyć współczynnik głębszego zanużenia się łodzi cięższej osady, proponuje Hach, aby dodania wagi obniżyć w tej kategorii do 0.90 kg na każde 2 kg wzrostu wagi osady, a w pierwszej grupie do 0.8 kg. Trzeba bowiem pamiętać o tym, że każdy kg przyrostu wagi sternika wzgl. balastu na łodzi zmniejsza szybkość osady na całej trasie wyścigu o ok. 4.40 m w czwórce ze sternikiem.

Hach proponuje zatym, aby spróbować rozpisywać następujące biegi:

Czwórki z wyrównaniem wagi, ze sternikiem, grupa A, dostępne dla wszystkich osad. Osady cięższe, niż 290 kg otrzymują dodatkową wagę w stosunku 0.8 kg do każdych 2 kg nadwagi osady.

Czwórki z wyrównaniem wagi, ze sternikiem, Grupa B. Dostępne dla osad o wadze do 300 kg. Osady ważące powyżej 270 kg otrzymują dodatkową wagę w stosunku 0.9 kg na każde 2 kg nadwagi osady. Aby uniknąć rachowania Hach podaje gotowe tabele.

Tabele te przedstawiają się następująco:

Waga osady	Waga sternika	Dodatek do wagi sternika	Martwy ciężar, łącznie wynosić musi
Grupa A.			
290 kg	50	0	50
300	54.5	4	58.5
310	59.	8	67
32	63.5	12	75.5
330	68	16	84
Grupa B.			
260 kg	50	0	50
270	55	4.5	59.5
280	60	9	69
290	65	13.5	78.5
300	70	18	88

Można wnioskować zatym ,że Hach wynalazł skuteczne lekarstwo na wyrównanie pozornej „niesprawiedliwości" jaka spotyka lżejsze osady w stosunku do cięższych. Pozostaje jednak, że biegi o mistrzostwo, czy też o jakieś poważniejsze nagrody pozostają bez tych inowacyj i są rozgrywane na równych warunkach.

Trzeba jednak przytym zaznaczyć, że kwestia wagi wioślarzy u nas nie jest tak dalece paląca, jak w Niemczech. Musimy bowiem niestety stwierdzić, że ilość wioślarzy, trenujących do regat w całej Polsce jest bardzo znikoma. Przeciętnie wypada po 8 wioślarzy na jeden klub. Nie potrzeba chyba szerzej dowodzić, że przy tych stosunkach trudno jest dobrać jedną osadę na czwórkę, a nie dopiero szukać „sprawiedliwości" przez wyrównanie wagi. Niemniej jednak radzilibyśmy komitetom międzyklubowym rozpisanie tego rodzaju inowacji na regatach otwarcia sezonu, gdzie można spokojnie i bez zwykłej gorączki regatowej wypróbować wnioski p. Hacha. Warto by, aby później organizatorzy tego rodzaju biegów podzielili się swymi doświadczeniami z Czytelnikami Sportu Wodnego, wzgl. aby nadesłali wyniki swoich obserwacyj kapitanowi sportowemu PZTW.

Wł. Długoszewski.

Co jeszcze zostało do odkrycia?

Co zostało jeszcze do odkrycia? Wszak wszystko zostało już dawno odkryte. Afryka odkryta, Ameryka odkryta, jedna i druga, to jest południowa i północna, Australia też odkryta, ba nawet biały człowiek dotarł do biegunów. Odkryta została nawet szósta część świata Antarktyda.

Przez wszystkie części świata przebiegają karawany, szyny kolejowe, statki, czy wspaniałe autostrady.

Co jeszcze zostało do odkrycia?

Nasze małe rzeczki, strumyki ziemi polskiej, strumyki, które w dzień i w nocy przecinają nasze wspaniałe knieje puszczy Białowieskiej, Kampinowskiej, czy równiny naszej Polski środkowej.

Te właśnie rzeczki trzeba odkryć dla wielkiej rodziny „wodniaków" kajakarzy, czy wioślarzy. Dla nich będziemy opisywać szczegółowo strumyki, które jeszcze nie zostały opisane i podane do wiadomości głównej centrali tych poszukiwań — Okręgów Polskiego Związku Kajakowego. Związek ten, a właściwie grono wielbicieli tych właśnie wycieczek odkrywczych postawiło sobie za cel nie jeździć za granicę, aby tam szukać wrażeń i oglądać wspaniałe cyprysy, bo czyż nie ładniejsza jest nasza wysmukła topola? — tak powiedział Tadeusz do Hrabiego. My zaś powiemy czy nie ładna jest nasza spokojna rzeczka wijąca swój nurt pośród wysokich łanów polskich zbóż, gór i borów? Ileż jest jeszcze takich na których żaden z kajakarzy nie był, nie widział jej, nie opisał lub nie uwiecznił na kliszy.

To jest właśnie cel naszych poszukiwań. W tę stronę musimy skierować nasze kroki w tym roku podczas naszych wakacji, czy urlopów. Tu będziemy szukali odpoczynku — w szukaniu i rozkoszowaniu się tymi zdobyczami. Bo przecież nikt tu jeszcze nie był. Nikt nie opisał tego strumyka. Ile wrażeń — toż my jesteśmy w tej chwili odkrywcami, a więc wrażenie nasze takie jakie mieli Vasco de Gama, Kolumb, lug kapitan Scott. Co prawda to nie zatkniemy tam naszego sztandaru, lecz nasza praca zostanie dla potomnych w archiwum Polskiego Związku Kajakowego.

Czy to nie wspaniale będzie, gdy po kilku latach ktoś zacznie się wychwalać — ja byłem na tej rzeczce, mówię wam jaka wspaniała, jaka śliczna, niechce się z niej wracać, i pomyślcie, że ja tam pierwszy byłem i opis chcę zło-



Uwaga!! naturalna kładka

żyć do Okręgu Kajakowego i wtedy rozczarowanie, bo biedak dowiaduje się, że ten strumyk już jest „odkryty“, a akta leżą do przejrzenia w archiwum. I tak bywa. Chcesz odkryć coś, dowiedz się wpierw czy już tam ktoś był, może opisał.

Jak historia mówi to Amerykę odkrył nie Kolumb, lecz Wikingowie, lecz ślady ich znaleziono daleko później prawie w naszych czasach. Dlaczegóż więc Ameryka nie nazywa się Kolumbią (jest takie państwo w Ameryce południowej) lecz Ameryką — to zdaje się wiecie, bo pierwszy kto opłynął Amerykę i opisał ją nazywał się żeglarz Ameryko. Tak to było wówczas gdy wyruszano w świat nie znając, ani wiedząc dokąd wiatry zaniosą.

W dzisiejszych czasach, odkrycia są raczej ekspedycjami naukowymi, które mają na celu zbadać i opisać jakąś cząstkę kuli ziemskiej, jakąś górę lub nieprzebytą puszczę dziewiczą lub tundrę.

Polski Związek Kajakowy chcąc zachęcić swych członków do udawania się na takie właśnie rzeczki nieznane i nieopisane jeszcze ufundował nagrodę przechodnią pod nazwą — nagroda „Węgorza“, za najciekawszy opis wycieczki odkrywczej.

Otóż jak należy przystąpić do takiej rzeczy.

Trzeba najpierw wybrać sobie kilka jakiś małych, niepozornych na oko strumyków, zresztą ktoś mógł nawet być w pobliżu takiej przejazdem, spodobała się, i mówi do siebie — Ja ją „odkryję“, zobaczę jaka ona jest w rzeczywistości. Idzie następnie, albo pisze do okręgu PZK, na terenie którym znajduje się dana rzeczółka, i prosi o podanie, czy dana rzeczka leżąca tu i tu przebiegająca koło danej wioski w takim i takim powiecie jest „odkryta“. Dostaje odpowiedź, że jest nieznana, oraz dostaje wskazówki jak należy brać się do tego.

Wszystko już wiemy, że nasza „struga“ jest nie odkryta, że najlepiej do niej dostać się koleją do takiej stacji, a następnie trzeba kilka kilometrów furą i jazda na wodę. Wszystko to notujemy w specjalnym notesiku, nawet godzinę przyjazdu na dworzec następnie jak długo trzeba jechać furą — ile kilometrów.

Przyjechaliśmy nad „strugę“. Jest jakaś wioska, ale już do niej dostać się nie możemy, bo woda płytka, ledwo płynie po piachu. Bierzemy teraz mapę sztabową 1:100.000 i oznaczamy dokładnie miejsce w którym się znajdujemy.

W górę rzeki już jechać nie możemy, bo woda płytka, w miejscu, w którym spuściliśmy kajak na wodę, jest jeszcze płytka, więc ciągniemy na „holu“. Woda coraz dalej — głębsza, a w nurcie nawet taka, że możemy płynąć. Trzeba oznaczyć to miejsce na mapie i podać ile metrów ciągnęliśmy, będziemy mieli jednocześnie kilometraż „strugi“ spławnej.

A to co?

No naturalnie kładka. Dobrze że jedziemy w dzień, bo wieczorem chyba głowy byśmy zostawili na niej — trzeba na mapie nakreślić gdzie się znajduje.

Jedziemy dalej. Brzegi wysokie tworzą jakby rynnę po której dnie płynie trochę wody, od tyle, aby kajak lekko kilem szorował od czasu do czasu.

Ku..ku..ry...ku.., wieś mamy obok. Co to za wioska? Może tylko jedna chałupka. Szukamy jej na mapie. Jest — oznaczamy ją i stawiamy cyferkę ile kilometrów już dzieli nas od ostatniej notatki. W notesiku opisujemy to miejsce. Ile metrów od wody leży wieś, czy zgrupowana, czy rozciąga się na większej przestrzeni. Czy można dostać chleba, masła, jaj — kuraka napewno, bo w tej chwili odezwał się cieniutkim głosikiem pi..tu..i..tu. To wszystko zapisujemy.

Nasza „struga“ robi się szersza i głębsza, już bez trudności posuwamy się da... A to co? stoimy, a właściwe leżymy na czymś i ani rusz. Wkładamy wiosło do wody — jest jakiś metr, a my jak na kotwicy, tylko coś zaczyna trzeszczeć — cóż u licha trzyma. Patrzymy jeden na drugiego, zaczynamy się niecierpliwić. Delikatnie opieramy się na wiosłach i staramy się lekko zepchnąć kajak na wodę. Po kilku próbach udaje się nam spłynąć. Jesteśmy wolni. Co to było? Patrzymy jeden na drugiego i nic — trzeba zbadać. Woda ciepła więc wchodzimy — i pomyśleć, że to dwa kołki wbite akurat na samym środku, a myśmy dostali się pomiędzy nie. Dobrze że się skończyło bez wypadku i bez dziury. Zaznaczamy na mapie i opisujemy dla następnych wycieczkowiczów.

Krajobraz się zmienia wjeżdżamy w jakiś las. Drzewa schylają się nad samą wodę tworząc baldachim zieleni. Chłodniej — raźnie się płynie, woda jakaś zimniejsza, dno twardsze, poukładane jakby w warstwice. Jedziemy ostrożniej, bo o jakiś karcz lub korzeń nie trudno, a szkoda nam kajaka, bo cała wycieczka spaliła by na panewce.

Bród. Krowy u wodopoju. Zaznaczamy dokładnie, bo to ważne zdarzenie. Rozpytujemy się o wieś, drogi, najbliższe miasteczko. Pastuchy spoczątku niechętnie opowiadają, ale zaciekawieni kajakiem, którego jeszcze nie widzieli ośmielają się szybko i już wiemy wszystko o naszej „strudze“, że nie daleko będzie mały stawik i młyn, że be



Młyn wodny

dziemy musieli przenosić naszą „łódkę", a nawet ofiarowują swoją pomoc.

Rzeczywiście, po kilku minutach słyszymy szum wody spadającej — jest młyn i wieczór. Będzie dobry nocleg. Poznamy okolice, może coś nowego o naszej rzeczce się dowiemy, jak ją tutaj nazywają, może jakiś wodniak lub kajakowiec tu był, a może od tego miejsca ktoś już spływał. Całe nasze szczęście — ale nikt i my tu jesteśmy pierwsi. Zato dowiadujemy się, że dalej to już woda głęboka i żadnych młynów po drodze nie spotkamy, tylko trzeba uważać bo rybacy zastawiają sieci i kołki wbijają. Radzą nam byśmy tylko w dzień jechali.

Po nocy przespanej wspaniale zwijamy manatki i jazda na Tatara. Już nas ponosi temperament! Jak to musiało być pięknie na Dnieprze wśród groźnych porohów, gdzie odważny Kozak na zwinnej jak on „czajce" docierał na Krym i łupił Turków. Tak rozmarzeni i ukołysani wodą o mało co nie najechaliśmy na linę rozciągniętą w poprzek rzeki do przeciągania łodzi. A to byśmy się skąpali. Stop. Przecież my „odkrywamy", już sporo ujechaliśmy i nic niema zanotowanego — ładnie się spisujemy. Niema co. Trudno, hajda do roboty. Trzeba teraz odrobić zaległości. Teren nizinny, wioski zdaleka od rzeki — jakie 2—3 kilometry. Jechaliśmy dobre 3 godziny, a ile to kilometrów? Patrzymy na mapę powinna być jakaś wioska, a tu ani słychu, ani dychu. Gdzie my jesteśmy?

No trudno zatrzymamy się chwilkę i musimy określić miejsce naszego postoju.

Jest jakiś pagórek. Windujemy się na niego i... wioska, tuż za zakrętem hu..ra..a..a. Kamień nam z serca spadł. Jesteśmy w domu i honor odkrywcy uratowany, a to wszystko dzięki pagórkowi. Szczęśliwi, że się tak gładko upiekło, przygotowujemy sobie „frygando" i robimy pomiary na naszej mapie. To już prawie koniec naszej wycieczki. Wspaniałe kilka dni spędzone na nieznanej rzeczce.

Wioska za pagórkiem ,tak ją nazwaliśmy, ciągnie się na dużej przestrzeni, jest to raczej osada. Można tu wszystko dostać prowianty, naftę do lampki, bateryjkę, ba nawet benzynę do prymusa, musimy się pochwalić, że palimy w naszym prymusie benzyną, która nie kopci, a my tak garnków nie lubimy szorować z sadzy i kopcia. Coprawda to mieliśmy trochę strachu bo benzyna już nam się kończyła, ale to przeszło.

Po wykonaniu naszych obowiązków „odkrywcy" posuwamy się dalej. Wiosek coraz więcej, prawie co dwa kilometry. Nasza rzeczka wije się raz na lewo, drugi raz na prawo, przebiega przez lasy, kładek coraz więcej, a każdą trzeba umieścić. Jednym słowem droga szybko nam ucieka, lecz to nudne czasami notowanie doprowadzać nas zaczyna do złości. Wiecznie notuj — tu wioska, tu kładka, tam mostek, lub droga czy tor kolejowy pomiędzy miastem tym a tym.

Tak płyniemy i tak płyną nam dnie w ciągłej obserwacji. Zaczynamy mieć większy szacunek dla tych uczonych czy podróżników, którzy muszą te wszystkie swoje obserwacje notować i jak skrupulatnie aby ogół społeczeństwa wiedział wszystko cokolwiek oni widzieli, a geografia by się wzbogaciła nowym odkryciem lub opisem, na podstawie których powieściopisarze mogliby pisać ciekawe opowieści podróżnicze, lub przygody na różnych kontynentach.



Pod baldachimem drzew

Coś się nam zaczyna nasza „struga" rozszerzać. Czyż by jakaś nowa rzeczka, może jakiś dopływ do naszej, wszak my na mapie nie mieliśmy żadnej takiej naznaczonej. Na wszelki wypadek obserwujemy dokładnie mapę. Nie, to nie dopływ żaden — to koniec naszej wędrówki. A więc „odkryliśmy" nową rzeczkę, nową wodę, nowy szlak turystyczny, nowe źródło wycieczek dalekich i bliskich.

Czyż to nie piękne?

Ileż naszej młodzieży przeczytawszy powieści podróżniczych przygód na lądach Afryki, Ameryki, Azii, czy powieści z odkryć biegunów, wyrywa się z domów zabierając ostatnie grosze rodzicom i biegną do Gryni, aby tam jeśli zdarzy się okazja wyruszyć w świat. Śliczne marzenia, lecz smutnie się kończą. Czyż nie lepiej poprosić o kilka groszy rodziców zbudować sobie kajak, zebrać kilka informacyj o takich nieznanych wodach, czy jeziorach i spędzić wakacje na Polskich rzekach wśród ukochanych rodaków, znajomych twarzy i języka polskiego. Poco tłuc się po obcych nieznanych lądach bez przygotowania, bez znajomości świata, „cudze chwalicie, swego nieznacie — sami nie wiecie co posiadacie".

Już widzę dziś, jak przez mgłę szerokie rzesze polskich kajakowców uwijających się na nieznanych rzeczkach polskich puszcz, równin, wyżyn i gór. Wszędzie tam gdzie jeszcze „ludzka stopa" nie była, gdzie żadna łódź nie ujaźmiła spokojnych fal nieodkrytych rzeczek i strumyków, pokażą się w tym roku kajaki, łodzie, a na brzegach w piękną noc lipcową czy sierpniową zapalą się miliony ognisk, a cała Polska będzie wyglądać jak jeden wielki obóz rozśpiewany i tryskający zdrowiem i humorem czystym i młodym.

B. Królikowski



Dalsze losy „Poleszuka"

Polowanie na krokodyle

Zapoznaliśmy naszych czytelników z wrażeniami, które przeżyli członkowie załogi Poleszuka do czasów szczęśliwego ich przybycia do Gwinei Francuskiej i zakotwiczeniu w porcie Conakry w dniu 26 grudnia 1938 r.

Przypominamy niektóre daty z tego rejsu. Poleszuk wyruszył z Gdyni dnia 23 lipca 1938 r. pod dowództwem M. Wróblewskiego. Po uzupełnieniu benzyny w porcie duńskim, przepłynął kanał Kiloński udając się do Amsterdamu. Następnie po przebyciu kanału La Manche odwiedził porty francuskie Boulogne, Cherbourg, Brest, wypłynął na Atlantyk kierując się przez zatokę Biskajską do hiszpańskiego portu El Ferrol, gdzie musieli poddać się ostrej rewizji wojskowej. W dalszym ciągu rejsu, przepłynęli wzdłuż wybrzeży Portugalii do Lizbony gdzie zabawili około 10 dni, poczym skierowali się do Afryki zarzucając kotwicę w Casablanca. Z tąd robili szereg ciekawych wycieczek wgłąb lądu docierając do łańcucha gór Atlasu. Przyjmowani byli życzliwie przez kolonię polską i władze francuskie, którzy samochodami obwozili po całym Marokku, pokazując wspaniałe meczety i uroczyste obrządki muzułmańskie. Po zwiedzeniu Marokka, załoga Poleszuka powiększa się o kilka osób z kolonii polskiej, i jednego Francuza. udając się do Mogadir, tu zostawiają gości i już sami kierują się do wysp Kanaryjskich, gdzie w porcie Las Palmas spotkali „Dar Pomorza". Po krótkim pobycie udali się do Dakaru, gdzie „Poleszuk" został poddany gruntownemu remontowi, który został wykonany przez władze Francuskiej Marynarki. Po remoncie w dniu 18 grudnia kapitan Poleszuka skierował jacht do Gwinei Francuskiej.

Oczekując przybycia dwu członków załogi, geografa Hanscha i inż. Ramotowskiego, załoga Poleszuka uprzejemniała sobie czas zwiedzaniem pobliskich portów oraz rzek. Tak więc zwiedzili miasto Tretown i okolice Sierra Leone.

W Conakry zapoznali handlarza skór krokodylich, który zaprosił członków załogi Poleszuka na nocne polowanie na te potwory.

Pewnego dnia na wieczór w dużej motorówce udano się na polowanie w górę rzeki Forecariah pełnej zakrętów i skał podwodnych. Tu trzeba z konieczności zapoznać czytelników jak się poluje na krokodyle, nie ze strony myśliwskiej a handlowej, bo takie polowanie będziemy opisywać. Otóż dojeżdża się powoli do brzegu gdzie zagrzebane w mule śpią krokodyle. Następnie trzeba celnie strzelić, to znaczy nie zabić a ogłuszyć, tak aby po jakimś czasie otrzeźwiały. W czasie kiedy krokodyl jest ogłuszony, kilku murzynów szybko i zwinnie wiążą go w ten sposób, że łapy wykręcają na plecy, a ogon łączą z paszczą. Tak związanego ładują do motorówki. Po upolowaniu tym sposobem około 30 do 40 sztuk zawraca się na jakieś bezpieczne miejsce, gdzie krokodyli nie ma i wyrzuca się je na ląd. O wschodzie słońca, przy świetle dziennym dopiero następuje operacja zdzierania skóry. Według handlarzy skóra krokodyla osiąga najwyższą wartość wtedy, kiedy jest ściągnięta z żywego potwora. Widok jest to straszny, widząc zwierzęta wijące się z bólu, ale handel jest handlem. Po tych wszystkich operacjach polscy harcerze nauczyli się jednak ściągania skóry, ale gdy dla siebie robili pamiątki, to wpierw zabijali a dopiero ściągali skórę niedbając o wartość handlową.

Poza tymi wycieczkami myśliwskimi, urządzali szereg wycieczek krajoznawczych do pobliskich wiosek i lasów palmowych.

Doczekali się szczęśliwie przyjazdu swych dwuch maruderów, którzy dostarczyli map Atlantyku i potrzebnych przyrządów.

Dnia 17 maja br. podnieśli kotwicę żegnając ląd Afrykański i miłych przyjaciół, z którymi spędzili szereg tygodni oczekiwania.

Dalsza ich trasa prowadzi na Martynikę, a następnie na San Domingo potem na Hawanę, na półwysep Floridy do miasta Miami. Dalej wzdłuż wschodnich wybrzeży Ameryki Północnej do ujścia rzeki Św. Wawrzyńca. W międzyczasie udadzą się na Powszechną wystawę do New Yorku.

Jako dłuższy pobyt w Ameryce Północnej jest przewidziany pobyt wśród ośrodków Polskiej emigracji, oraz podróże propagandowe po jeziorach Stanów Zjednoczonych.



Charakterystyczne widoki z Gwinei francuskiej



Goście na „Poleszuku" w Conakry



Oprawianie krokodyla

Tężyzna duchowa w sporcie

Od Redakcji:

W czasie uroczystości odebrania przyrzeczenia treningowego w bydgoskim ośrodku wioślarskim, która odbyła się w dn. 23 kwietnia r. b. piękne przemówienie do zebranych wygłosił red. Józef Kołodziejczyk, które w całości podajemy poniżej.

W społeczeństwie naszym wzrasta z roku na rok zrozumienie dla sportu i młodsze pokolenie już w pełni docenia potrzebę rozwoju i podtrzymywania sił fizycznych przez nowoczesnego człowieka.

Pomimo wzrastającego zrozumienia dla sportu wielu jeszcze jest takich wśród starszego społeczeństwa, nawet wśród inteligencji, którzy wyobrażają sobie sport jedynie jako różnego rodzaju ćwiczenia, zmierzające do rozwoju fizycznego. Myślą, że sport to tylko wyrobienie mięśni, że sportowiec to człowiek, który ma w sobie dużo krzepy ale za to niewiele w głowie a już bardzo mało w sercu.

Takie przesądy pokutują jeszcze w naszym społeczeństwie, budząc niepotrzebne uprzedzenie do kultury fizycznej i studząc w pewnej mierze zapał młodzieży do czynnego uprawiania sportu.

Ludzie, wygłaszający w kawiarniach czy na familijnych przyjęciach ujemne zdania o nowoczesnym sporcie, nie zdają sobie sprawy, jak dalecy są od prawdy.

Prawdą bowiem jest, że dobrze pojęty sport rozwija w człowieku nie tylko tężyznę fizyczną ale w większej jeszcze mierze tężyznę duchową.

Młodzieniec, który poraz pierwszy znajdzie się na boisku, czy na pływalni, czy na ringu nie odrazu zabłyśnie sukcesami. Droga do zwycięstwa jest twarda — wymaga długiej pracy nad sobą, wielkiego hartu, wielkiego samozaparcia.

Równocześnie z siłą fizyczną urabia się siła woli, rośnie odporność, rodzi się ten poryw ducha, który wydobywa z człowieka jego maksimum możliwości.

Co pomogą mięśnie, co pomoże wspaniała postać fizyczna i najlepsze umiejętności techniczne, gdy duch nie będzie motorem wysiłku — o tym można się przekonać wiele razy przy obserwowaniu imprez sportowych. Nie tak dawno oglądaliśmy film olimpijski, który nawet największym laikom unaocznił rolę tężyzny duchowej w sporcie. Pokazał to choćby przykład biegu małego, nikłego Japończyka na ciężkiej trasie maratonu. Ile hartu woli było w tym człowieku, który z myślą o zwycięstwie, potrafił w szlachetnym uporze zdystansować dziesiątki innych, znacznie od niego silniejszych fizycznie biegaczy! Przykładów takich można by mnożyć bez liku.

Już w tej dążności do indywidualnych wyczynów leży wielka wartość wychowawcza sportu, tym większa, że uczy walczyć i zwyciężać dla barw narodowych. Jeszcze większe wartości wychowawcze posiadają wszelkie sporty zespołowe, do rzędu których zalicza się wioślarstwo.

W tym gronie nie potrzeba się rozwodzić o walorach sportowych wioślarstwa, gdyż wszyscy, którzy sport ten uprawiają, wiedzą dobrze, że przez równomierny rozwój wszystkich mięśni wpływa on idealnie na rozwój całego ciała. Wszyscy też wiedzą, że wioślarstwo jako sport wodny jest wybitnie zdrowe. Z umiejętnością wiosłowania łączą się ponadto możliwości uprawiania najpiękniejszej turystyki. Te i inne walory wioślarstwa są jednak mniej ważne w porównaniu z walorami wychowawczymi tego sportu. Wioślarstwo jako sport zespołowy wyrabia w zawodnikach tak nam wszystkim dziś potrzebną cechę — solidarność wysiłku, współpracę, współdziałanie, ósemka wioślarska to dziewięciu ludzi, którzy muszą się zdobyć na wspólny wysiłek, na całkowitą harmonię działania, stanowiąc żywy przykład zasady: „jeden za wszystkich, wszyscy za jednego". I pod tym właśnie względem wioślarstwo posiada

ogromną wyższość nad sportem kajakowym. Te walory społeczno-wychowawcze wioślarstwa zostały w pełni docenione zagranicą.

Dla przykładu warto przytoczyć, że w Niemczech istnieje około 600 szkolnych klubów wioślarskich, skupiających 15.000 młodzieży, uprawiającej tę gałęź sportu. Tamtejsze władze szkolne popierają w wielkiej mierze sport wioślarski w szkołach, stwierdzając oficjalnie, że wioślarstwo niesie ze sobą wartości wychowawcze nie tylko pod względem fizycznym ale i pod względem moralnym. Konieczność zespołowej pracy i poddanie swej woli dobru ogólnemu jest znakomitą szkołą charakteru. Podobne a może większe jeszcze zrozumienie dla wioślarstwa istnieje w Anglii, tej ojczyźnie, nowoczesnego sportu. To nie jest przypadkiem, że właśnie najwięcej usportowione społeczeństwo angielskie wydało ze siebie zdobywców świata. Od szkół średnich po przez uniwersytety młodzież angielska uprawia gremialnie wszelkie gałęzie sportu, przy czym wioślarstwo zajmuje wśród nich poczesne miejsce, czego dowodem jest chociażby przez 110 lat rozgrywany wyścig ósemek Oxford—Cambridge. Uczeń szkolny, czy student w Anglii, który nie uprawia sportu, budzi poniekąd zgorszenie — a przecież czy Anglicy nie są dla całego świata przykładem wszelkich cnót ludzkich, czy nie oni właśnie ze współzawodnictwa sportowego wytworzyli pojęcie gentlemana?

W porównaniu z wielkimi narodami zachodnio-europejskimi stoimy jeszcze daleko w tyle pod względem doceniania wartości wychowawczych sportu i usportowienia społeczeństwa. Przykładem tego niedoceniania służyć może choćby wioślarstwo, mało u nas popierane przez władze sportowe jeszcze mniej przez władze szkolne. Działacze wioślarscy i wioślarze nie mogą się jednak tym zrażać — bo wioślarstwo właśnie uczy nas zwalczać przeciwności, pokonywać przeszkody.

I nasze wioślarstwo bydgoskie pokazało już nieraz, że reprezentuje nie tylko siłę fizyczną swych zawodników ale również wielką tężyznę duchową. Z wielkiego miasta, jakim jest Bydgoszcz, jedynie wioślarze dostąpili zaszczytu reprezentowania barw Państwa Polskiego na Olimpiadzie i należeli do rzędu pierwszych olimpijczyków polskich.

Swą przodującą pozycję w Polsce zawdzięcza wioślarstwo bydgoskie nie tylko mnogości wód na tym terenie, nie tylko wyposażeniu i umiejętnościom technicznym, ale przede wszystkim w głównej mierze tężyźnie duchowej, podtrzymywanej znakomitą tradycją, znakomitym przygotowaniem psychicznym do każdego występu.

Przykładem tego podtrzymywania tradycji jest dzisiejsza piękna uroczystość przyrzeczenia treningowego.

Wioślarze dają słowo honoru, że w zaszczytnym zadaniu przygotowania wioślarskiego poniosą chętnie wszelkie trudy, złożą wszystkie siły i wszystką dobrą wolę. Właśnie w tym wyrzeczeniu się osobistych ambicyj, w ponoszeniu trudów i wytężeniu siły woli tkwi owo „morale" zawodnika, to, czego sport od niego wymaga poza siłę fizyczną.

W tym względzie sportowcy podobni są do żołnierzy. O zwycięstwach na polu bitew rozstrzyga — jak się o tym wielokrotnie przekonano — nie siła liczebna armii, nie jej wyposażenie techniczne, ale duch bojowy całej armii, morale poszczególnego żołnierza.

Sportowcy są żołnierzami wielkiej armii pokojowej a w czasach, które obecnie przeżywamy, mogą się stać prawdziwymi żołnierzami naszej zbrojnej armii, które ostrzem bagnetów raz jeszcze dowieść może praw Polski do niezależnego bytu. W tych czasach, które przeżywamy, zawsze i na każdym miejscu podkreślać trzeba, że wszyscy jesteśmy jedną wielką duchową armią Polski, armią, której duch i „morale" jest napewno wyższe od liczebniejszych armii naszych wrogów.

Wioślarze! W chwili, gdy składacie przyrzeczenie treningowe, doba obecna wymaga od nas wszystkich swego rodzaju przyrzeczenia. W tej chwili łączy się z wami całe społeczeństwo, które równie jak wy przyrzeka trwać w harcie woli, znosić spokojnie wszelkie przeciwności i dążyć do zwycięstwa.

Wioślarze! Jesteście częścią naszej 300-tysięcznej armii sportowej, jesteście częścią społeczeństwa polskiego, które już nie raz dowiodło i jeszcze nieraz dowiedzie, że potrafi walczyć i zwyciężać.

Składając dziś przyrzeczenie musicie sobie uświadomić, że gdy przyjdzie czas próby będziecie mogli powiedzieć z całą siłą przekonania: Jesteśmy gotowi!!

Obrady I. R. K. w Warszawie

W ubiegłym tygodniu przypadł Polsce w udziele zaszczyt goszczenia po raz pierwszy u siebie członków Prezydium Międzynarodowej Federacji Kajakowej (I. R. K.).

Członków zjazdu witał na dworcu głównym Zarząd Polskiego Związku Kajakowego in corpore oraz przedstawiciele Okręgu Warszawskiego. W salonach Wojskowego Klubu Sportowego Żoliborz nastąpiło uroczyste przywitanie delegatów; imieniem Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego przemawiał p. płk. Klementowski, z ramienia Polskiego Związku Kajakowego p. mjr. Sekunda. Dziękował prezydent Federacji I. R. K. p. Dr. Eckert, oraz członek Olimpijskiego Komitetu Wykonawczego w Helsinkach p. Backman. Wieczorną uroczystość zakończono wyświetleniem kilku krótkometrażowych filmów kajakowych, nakręconych ostatnio na rzekach polskich; między innymi film z międzynarodowego spływu kajakowego Brdą na Pomorzu.

Obrady rozpoczęto w dniu 15 kwietnia w gmachu WKS. Żoliborz. Otwarcia dokonał Dr. Eckert prezydent I.R.K., który imieniem Prezydium witał delegatów Anglii, Finlandii, Niemiec, Polski oraz Szwecji, życząc pomyślnych obrad. O godzinie 13 nastąpiło uroczyste złożenie wieńca na grobie Nieznanego Żołnierza, oraz wpisanie do księgi pamiątkowej. Następnie delegaci wyjechali na Bielany celem zwiedzenia Akademii Wychowania Fizycznego. Wieczorem w salonach hotelu Bristol witał uczestników zjazdu na uroczystym bankiecie prezes Polskiego Związku Kajakowego p. minister Bobkowski.

W niedzielę delegaci I.R.K. wyjechali specjalnym wagonem turystycznym do Augustowa, celem zapoznania się z projektowaną trasą przyszłych mistrzostw świata w 1942, o których organizowanie ubiega się, jak wiadomo, Polska. Zarząd Wodny w Augustowie oddał do dyspozycji zjazdu statek, dzięki czemu zwiedzono jezioro Necko, następnie Rospuda Białe, i Studzieniczne.

W godzinach poobiednich trwały dalsze obrady zjazdu w czasie których polska delegacja odniosła szereg sukcesów, o których będzie mowa na innym miejscu.

Wieczorem w gmachu Oficerskiego Yacht Klubu nastąpiło oficjalne zamknięcie obrad.

A teraz zapoznajmy się z programem obrad:

1) Olimpiada w 1940 roku w Helsinkach,
2) Regulamin regatowy I.R.K.,
3) Regulamin łodzi regatowych,
4) Różne.



Prezydium I. R. K. zwiedza jez. Augustowskie

Treścią obrad pierwszego dnia były przygotowania do Olimpiady w Helsinkach w r. 1940. Delegat Finlandii p. Backman przedstawił szczegółowo trasę regatową olimpijską, która jak wynika z przedłożonych map będzie w połowie przebiegała przez morze otwarte. Natomiast trasa 1000 metrowa wyłącznie na morzu otwartym. Rozpatrywano sprawę przygotowania trasy, a w szczególności wytyczenia i oznaczenia trasy znakami orientacyjnymi, wyposażenie na różnych odcinkach w aparaty telefoniczne, sprawę trybun dla publiczności, biletów, pomieszczenia dla zawodników i kierownictwa oraz obozu dla kajakowców. Nadzwyczaj trudną okazała się sprawa zakwaterowania zawodników na terenie Helsinek.

Wyłoniono specjalną Komisję Sportową w składzie: mjr. W. Sekunda, jako przewodniczący (Polska), p. Eckman (Niemcy), p. Brehn (Węgry), która na dwa miesiące przed olimpiadą przejrzy trasę na miejscu i poczyni odpowiednie przygotowania.

W myśl uchwały międzynarodowego Komitetu Olimpijskiego zostały dopuszczone do rozgrywek olimpijskich w Helsinkach następujące typy łodzi:

na trasie 1.000 m. K. W. 1 kajaki sztywne
K. W. 2 kajaki sztywne
C—1 Kanadyjki
C—2 Kanadyjki
na trasie 10.000 m. S. W. 1. składaki
S. W. 2. składaki
K. W. 1. kajaki sztywne
K. W. 2. kajaki sztywne
C—2. Kanadyjki
na trasie 15.000 m. S. W. 2 składaki

Mistrzostwa Świata dla pozostałych kategorii łodzi oraz konkurencji odbędą się bezpośrednio po Olimpiadzie, najprawdopodobniej w Rydze. Tzn.

K—4 kajaki sztywne 4 osobowe	1.000 m.
K1W kajaki sztywne pań	1.000 m.
K2W kajaki sztywne pań	1.000 m.
Kajaki żaglowe $7^1/_2$ m.	3×10.000 m.

Prezydium I.R.K. zaakceptowało wniosek delegacji polskiej wprowadzenia instytucji sędziów międzynarodowych, przyczym każdy Związek ma przedstawić 3 kandydatów do Komisji Sportowej I.R.K.

Przyjęto wniosek Związku Szwajcarskiego znakowania szlaków wodnych na wzór międzynarodowych znaków automobilowych.

W wyniku dalszych obrad w Augustowie zaakceptowano jednomyślnie wniosek delegacji naszej, by w roku 1942 powierzyć Polsce zorganizowanie II Mistrzostw Świata, z tym tylko zastrzeżeniem, iż powyższa uchwała zostanie zatwierdzona przez kongres w Helsinkach 1940 r.

Dłuższą dyskusję wywołała pomiędzy delegatami Anglii i Szwecjii sprawa dopuszczenia do Mistrzostw Świata nowego typu łodzi żaglowych, używanych powszechnie w państwach anglosaskich. Regaty zorganizowane przez Związek Angielski na obydwu typach łodzi zadecydują ostatecznie o wyniku. Ożywioną dyskusję wywołał również wniosek polskiej delegacji zmiany regulaminu Mistrzostw Świata, by poszczególne biegi odbywały się wówczas, jeżeli zgłoszone będą najmniej 3 państwa (dotychczas 3 łodzie).

P. Okołow Podhorska (Polska) jako członek Komisji Turystycznej I.R.K. przedstawiła wniosek, by wobec wielkiego zainteresowania wodami zagranicznymi Biuro Prasowe I.R.K. zebrało informacje, dotyczące szlaków wodnych oraz warunków uprawiania turystyki w poszczególnych państwach i podało do wiadomości wszystkich związków w formie komunikatu.

W zakończeniu obrad ustalono termin przyszłego zjazdu Prezydium I.R.K. w Helsinkach w maju 1940 r.

J. H.

Obrady Europejskiej Unii Jachtingu Lodowego

Jednocześnie z mistrzostwami Europy na ślizgach lodowych, rozgrywanymi w Tallinie w dniach od 18 do 21 marca, odbyło się doroczne zebranie Europejskiej Unii Jachtingu Lodowego. W posiedzeniu tym wzięli udział delegaci Estonii, Łotwy, Szwecji i Niemiec. Delegat Polski, będący jak wiadomo członkiem Unii, z przyczyn w zupełności od P.Z.Ż.-tu niezależnych nie mógł uczestniczyć w obradach. Na szczęście jednak tak się złożyło, iż część spraw rozpatrywanych dotyczyła Polski tylko w nieznacznym stopniu, reszta zaś — te obchodzące nas — zostały rozstrzygnięte zupełnie zgodnie z postulatami Polskiego Związku Żeglarskiego.

Aby teraz spełnić obowiązek sprawozdawcy i zapoznać czytelników z ważniejszymi uchwałami powziętymi na posiedzeniu, powtórzę to co usłyszałem od p. Eryka on Holsta, sekretarza Unii.

Pierwszą sprawą jaka wpłynęła na porządek dzienny była kwestia długich listew do żagla. Według przepisów budowlanych dla monotypu, dozwolone jest stosowanie zarówno długich jak i krótkich listew. W praktyce jednak stosuje się niemal wyłącznie długie. W tym roku np. w Tallinie nie było ani jednego ślizgu w żadnej z trzech reprezentowanych klas, posiadającego krótkie listwy. Jest to zresztą zupełnie zrozumiałe, gdyż żagiel bardziej usztywniony układa się niewątpliwie lepiej, łatwiej zachowuje nadany mu profil i stosunkowo mniej się wyciąga. Wzgląd zaś, że trudniej go postawić w tym wypadku odpada, gdyż nikt nie podnosi ani opuszcza żagla na ślizgu w czasie jazdy.

Otóż w sprawie tej Łotwa wystąpiła z wnioskiem domagającym się zmiany przepisów w sensie usunięcia dowolności i wprowadzenia wyłącznie długich listew. Wniosek nie napotkał sprzeciwu i przeszedł w całości. Postanowiono wszakże dać żeglarzom rok czasu na poczynienie odpowiednich, zresztą nieznacznych zmian, tak że jeszcze przez jeden sezon stary przepis zachowa moc obowiązującą.

Znacznie ciekawszym i ważniejszym było zagadnienie mistrzostwa Europy w konstrukcji. Dotychczas wyścig o ten tytuł rozgrywano w klasie wolnych piętnastek czyli t. zw. klasie „B". Teraz zaś powstał projekt, aby tę rozgrywkę przenieść do ekstraklasy. Po długiej dyskusji sprawę załatwiono połowicznie. Oto jeszcze na przeciąg dwóch sezonów postanowiono utrzymać w klasie „B", z tym jednak zastrzeżeniem, że zostaną zniesione wszelkie ograniczenia budowlane, prócz ograniczenia szerokości masztu. Dopiero po upływie dwuletniego terminu zacznie się rozgrywanie mistrzostwa konstrukcji w ekstraklasie, która znów zostanie uwolniona od wszelkich ograniczeń, oprócz odstępu płóz bocznych (nie więcej niż 5 m.). Decyzję tę zebranie umotywowało stwierdzeniem, iż w klasie „B" istnieje już kilka ślizgów, został już więc zaangażowany pewien kapitał i nie wolno go zaprzepaszczać. Natomiast w ekstraklasie istnieje właściwie tylko jeden ślizg — „Feuervogel" konstrukcji Luthera (Estonia).

Tak wygląda ta cała sprawa oficjalnie, ale jest ona jednakże zbyt ważna, by nie miała jeszcze jakiejś drugiej strony, nie jako podziemnej, ukrytej dla oka i nie uwidocznionej w protokule. Spróbujmy ją odnaleźć. Przed tym muszę jednak zaznaczyć, że będą to luźne powiedzmy nieobowiązujące wnioski, wysnute na podstawie wymownych wiadomości moich różnych informatorów. Raczej może nawet nie tyle wnioski, co domysły. Oto one.

W tej chwili jak powiedziałem cała walka o mistrzostwo konstrukcji, a więc o prymat w dziedzinie postępu i stosowania najnowszych zdobyczy do budowy ślizgów, toczy się w klasie „B". Konstruktorami są Niemcy i Estonia, lub ściślej Tepper i Holst. Zwyciężają jedni albo drudzy, w każdym razie nikt stałej hegemonii nie posiada, gdyż zawsze grozi mu przegrana. Tak było do dziś i tak będzie prawdopodobnie nadal w tych dwóch ostatnich latach. Przypuśćmy teraz, że w przyszłym roku mistrzostwo konstrukcji rozegrane będzie w ekstraklasie. Cóż wtedy? Ano, oficjalnie jest w tej klasie tylko jeden ślizg, estoński, ów „Feuervogel", ale z drugiej strony Niemcy budują czy już zbudowały trzy nowe ślizgi ekstraklasy. Mają one być ostanim krzykiem techniki. Czy tak jest nie wiem, ale jeden z Niemców wspominając o tym aż cmokał z zachwytu, wychwalając, że do budowy ich zapędzono konstruktorów lotniczych. W każdym razie ten ślizg, który pokazano w „Die Yacht" jest bez wątpienia pięknym tworem; posiada sztywny szczelinowy żagiel złożony z dwóch części.

Gdyby więc przy tym stanie rzeczy zawody doszły do skutku, zwycięstwo niemal bezapelacyjnie przypadło by Niemcom. Lecz to jeszcze nie wszystko. W czasie regat tallińskich sławny „Feuervogel" zmienił właściciela — przeszedł w ręce Niemców, którzy pomimo ograniczeń dewizowych zakupili go. Tak więc obecnie wszystkie ślizgi ekstraklasy jeśli nie są niemieckie, to przynajmniej należą do Niemców. Zanim więc zdążyły by powstać nowe i cudze, i zanim mogły by podjąć skuteczną walkę — prymat i to jakże ponętny z punktu widzenia propagandy („tryumf wiedzy i techniki i t. d.") przypadł by Niemcom. A oto im bardzo chodzi, bo będące potęgą prawie we wszystkich gałęziach sportu, w jednym żeglarstwie lodowym są ustawicznie bici przez Estończyków, Łotyszów, czasem nawet Szwedów. Wszystko zatym zdaje się wskazywać, że Niemcy nie czują się na siłach rywalizować w klasie takich np. monotypów, gdzie więcej znaczy żeglarz niż ślizg, nie rezygnują wprawdzie z walki, lecz jednocześnie starają się zapewnić sobie możliwie błyskotliwe zwycięstwo w ekstraklasie. — Decyzja Unii utrudni im to.

Bardzo ciekawy jest również punkt uchwały mówiący o zniesieniu ograniczeń w klasie „B". Sądząc z dotychczasowego stanu rzeczy zdaje się on iść na rękę Niemcom. Ostatecznie bowiem w tej niemal wolnej klasie był tylko jeden dość uciążliwy dla pewnych konstrukcyj przepis: mianowicie ograniczenie wysokości kadługa. Estończykom nie przeszkadzało to naogół wcale, gdyż budowali ślizgi zbliżone do monotypów, a tam posiadanie wysokiego kadłuba nie opłaca się.

Inaczej z Niemcami. U nich bowiem Tepper zbudował ślizg o nastawialnej płozownicy, wskutek czego kadłub stał się właściwie bomem żagla. Będąc zaś bomem posiada mniej-więcej ten sam kąt natarcia względem wiatru co i żagiel, czyli — cała powierzchnia boczna kadłuba jest ukrytym, dodatkowym żaglem. Teraz zaś po zniesieniu ograniczeń bydzie można ten nadprogramowy sztywny żagiel znakomicie powiększyć nadając mu jak najdogodniejszy kształt.

Trzecią wreszcie sprawą załatwioną przez Unię było ustalenie kolejności organizowania następnych mistrzostw Europy przez różne państwa. Postanowiono więc, że w przyszłym roku organizatorem będzie Szwecja, potem Niemcy i nakoniec w roku 1942 Polska.

Zagadnienie to nasunęło poważne kłopoty. Trzeba było bowiem na nowo ustalić zburzony tegoroczną zimą poprzedni plan, oraz pogodzić sprzeczne żądania Niemców i Szwedów, domagających się, aby następne mistrzostwa odbyły się w ich krajach. Trudności powzięcia decyzji były duże. Według pierwotnie ustalonej kolejności, w roku bieżącym mistrzostwa miały się odbyć w Angeburgu. Niestety, z powodu braku lodu musiano przenieść je do Tallina. W ten sposób Niemcy straciły swoją kolej i wobec tego wystąpiły z prośbą, by całą dalszą kolejność przesunąć o rok wprzód, a organizację regat w roku 1940 powierzyć im ponownie. Oparła się temu Szwecja, na którą właśnie ten termin przypadał.

W dyskusji Niemcy popierali swoje żądanie twierdzeniem, że ponieśli już znaczne wydatki, poczynili przygotowania i inwestycje budując np. duży hotel na 400 łóżek itp. Wszystko to oczywiście zrobili częściowo na kredyt licząc, że zagraniczni goście pokryją koszt przygotowań. Teraz więc odłożenie regat jeszcze o rok pociągnęło by za sobą niemałe straty.

Szwecja dowodziła swoich praw podobnie, powołując się również na swoje przygotowania. Między innymi zapewniła już sobie protektorat nad regatami ze strony następcy tronu oraz członków domu panującego i teraz nie może tego odwoływać. Powtóre, żeglarstwo lodowe w Szwecji cierpi podobno w ostatnich latach na jakieś zahamowanie, tak, że zrobienie międzynarodowych regat w Sztokholmie mogłoby je w znacznym stopniu zgalwanizować i pobudzić do dalszego rozwoju.

Zebrani przedstawiciele krajów mieli widocznie tej całej dyskusji dosyć, gdyż polecili konkurentom, aby się porozumieli między sobą. Ostatecznie Szwedzi przekonali Niemców i tak już pozostało.

To są mniej więcej wszystkie sprawy bardziej nas obchodzące.

Bogusław Kaliński



Kronika pływacka

Śląsk przed sezonem pływackim

Śląskie władze pływackie zaprojektowały bogaty program imprez na sezon nadchodzący. Na czoło tego programu wybija się organizacja drużynowych mistrzostw młodzików, która rozmachem swym niewątpliwie pobije wszystkie dotychczasowe poczynania w trosce o narybek sportowy.

Zgodnie z uchwałą walnego zebrania okr. śląskiego mistrzostwa drużynowe młodzików są obowiązkowe, udział w nich brać muszą zawodnicy wszystkich klubów. W mistrzostwach startować będą mogli zawodnicy i zawodniczki od rocznika 1922 w dół.

Do mistrzostw stanie 16 klubów, które podzielono na trzy grupy: cieszyńską, katowicką i siemianowicką. W każdej grupie odbędą się eliminacyjne walki (każdy z każdym), z których wyłoni się do finału 5 drużyn. Ogółem odbędzie się, łącznie z finałami, 92 spotkania. W związku z tym wydział śląskiego okręgu PZP ustalił już szczegółowy terminarz tych mistrzostw, który przedstawia się następująco: od 28 maja do 11 czerwca — I seria rozgrywek, od 17 czerwca do 29 czerwca — II seria rozgrywek, od 22 lipca do 5 sierpnia — I seria finałów, od 6 do 20 sierpnia — II seria finałów.

Niezależnie od mistrzostw młodzików Śląsk przewidział w terminarzu na sezon nadchodzący szereg imprez dla swej czołowej klasy.

Poza tym śląski okręg pływacki przystąpi w rb. do organizowania klubów, względnie sekcyj pływackich na Zaolziu. Projektowana jest organizacja zawodów propagandowych na Zaolziu z udziałem czołowych pływaków Śląska.

Śląsk buduje nową pływalnie krytą

Staraniem K. S. Dąb powstanie w Katowicach nowa kryta pływalnia. Brak pływalni czysto sportowej dał się mocno we znaki klubom śląskim. Niewspółmiernie wysokie stawki od klubów za treningi na pływalni miejskiej skłoniły K. S. Dąb do budowy basenu. Nowy basen pływacki będzie wybudowany w sąsiedztwie sztucznego toru lodowego. Długość basenu wyniesie 50 mtr.

Wyjazd polskich waterpolistów na Węgry

Pertraktacje Polskiego Zw. Pływackiego z Węgierskim Związkiem w sprawie wyjazdu waterpolistów na Węgry zakończyły się pomyślnie. Węgierski Związek zawiadomił, że bardzo chętnie powita polską drużynę waterpolową na trzytygodniowym treningu w Budapeszcie. Zawodnicy polscy będą gośćmi związku węgierskiego i zostaną zakwaterowani na pływalni narodowej, gdzie również będą trenowali. Do dyspozycji drużyny polskiej został przydzielony trener Molnar. Mecze treningowe drużyna polska będzie rozgrywać z drużynami węgierskimi trenującymi na tej pływalni.

Projekty śląskich pływaków

Śląski okręg Polskiego Związku Pływackiego, rozpatrując propozycję PZP, postanowił przeprowadzić mecz pływacki z drugą reprezentacją Polaków z zagranicy w dniu 30 lipca br. Zawody te odbędą się po igrzyskach sportowych Polaków z zagranicy, jednak przed meczem Polska—Polonia zagraniczna, który odbędzie się 6 i 7 sierpnia rb. w Krakowie.

Oprócz tego meczu śląskie władze pływackie ustaliły już definitywny termin spotkania z reprezentacjami Pomorza i Poznania, a mianowicie: 13 sierpnia br. w Bydgoszczy wzgl. Grudziądzu z Pomorzem, a 15 sierpnia br. w Poznaniu z Poznaniem.

Amerykanie biją rekordy

Na zawodach pływackich w Chicago o zimowe mistrzostwo St. Zjednoczonych zostały ustanowione nowe rekordy świata w sztafecie 4×100 yardów st. dowolnym. Klub New Yorker A. C. osiągnął wynik 3.31 min.

W biegu na 100 mtr. st. klas. Hough osiągnął czas 67 sek., a na 100 yardów 60.6 sek.

Warszawski Międzyklubowy Komitet Wioślarski
Program Wstępny

Wiosennych Regat Międzyklubowych

w Warszawie, niedziela, dnia 11 czerwca 1939 r.

Bieg 1. godz. 14.00 — Ósemki młodszych.
„ 2. „ 14.15 — Czwórki półwyścigowe wojskowe (dostępny dla żołnierzy służby czynnej).
„ 3. „ 14.30 — Dwójki podwójne.
„ 4. „ 14.45 — Czwórki.
„ 5. „ 15.00 — Dwójki bez sternika.
„ 6. „ 15.15 — Czwórki półwyścigowe nowicjuszy.
„ 7. „ 15.30 — Czwórki półwyścigowe pań:
„ 8. „ 15.45 — Jedynki młodszych.
„ 9. „ 16.00 — Czwórki nowicjuszy.
„ 10. „ 16.15 — Jedynki.
„ 11. „ 16.30 — Czwórki młodszych.
„ 12. „ 16.45 — Dwójki
„ 13. „ 17.00 — Czwórki nowicjuszy dla Klubów powstałych po 1925 r.
„ 14. „ 17.15 — Jedynki pań.
„ 15. „ 17.30 — Czwórki bez sternika.
„ 16. „ 17.45 — Czwórki półwyścigowe dla klubów, które w 1937 r. nie figurowały w tabeli PZTW.
„ 17. „ 18.00 — Czwórki wagi lekkiej.
„ 18. „ 18.15 — Dwójki podwójne półwyścigowe nowicjuszy.
„ 19. „ 18.30 — Ósemki nowicjuszy.
„ 20. „ 18.45 — Czwórki pań.
„ 21. „ 19.00 — Jedynki nowicjuszy.
„ 22. „ 19.15 — Czwórki półw. now. dla Klubów powstałych po 1925 r.
„ 23. „ 19.30 — Ósemki. Bieg główny.

Uwaga: Przedbiegi rozpoczynają się w sobotę dn. 10 czerwca o godz. 14.

1. Regaty odbywają się zgodnie z reg. Regatowym PZTW ze zmianami wywołanymi przez warunki miejscowe.

2. Przyjmowanie imiennych zgłoszeń osad i biegów na ustalonych przez PZTW schematach, kończy się w *poniedziałek dn 5 czerwca rb.* o godz. 20-ej Zgłoszenia należy przesyłać pod adresem „Warszawski Międzyklubowy Komitet Wioślarski" — Warszawa, ul. Wioślarska 4, przystań Kl. W. „Wisła". Równocześnie ze zgłoszeniem należy wnieść na r-k p. Bernatowicza do PKO. Nr. 8689 wpisowe w wysokości zł. 3.00 od osoby w każdym biegu. Zgłoszenia nie opłacone uwzględniane nie będą.

3. Komitet zastrzega sobie zmianę programu.

4. Gospodarz regat Warszawskie Tow. Wioślarskie.

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 40. Za wiersz milimetrowy lub jego miejsce przez szerokość 1 szpalty 70 groszy, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BR. PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi rocznie Zł. 18.—, półrocznie Zł. 9.—.
Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej.
Konto w P. K. O. Nr. 22036 — właściciel Maria Majcherowa
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktorka MARIA MAJCHEROWA*

Druk. Wacław Zajączkowski, Chłodna 37, tel. 669-46.